
Kuljettajan käsikirja

Flowertrucks Oy



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Liikennealan koulutusohjelma

Riihimäki, kevät 2014

Pekka Kankaanpää



RIIHIMÄKI
Liikennealan koulutusohjelma

Tekijä	Pekka Kankaanpää	Vuosi 2014
Työn nimi	Kuljettajan käsikirja	

TIIVISTELMÄ

Tämän opinnäytetyön tilaajana toimi Flowertrucks Oy, joka tilasi yrityksensä kuljettajille jaettavaksi tarkoitetun Kuljettajan käsikirjan. Flowertrucks Oy on Tamperelainen kuljetusyritys, joka liikennöi säännöllisesti Suomen, Hollannin, Belgian, Saksan sekä Tanskan alueilla lämpösäädetyjä kuljetuksia.

Työn teoriaosuudessa käsitellään alaan vaikuttavia lakeja sekä kerrotaan yleisesti, millaisia asiakirjoja kuljetuksessa tulee olla mukana. Lähteenä käytetyt Flowertrucks Oy:n henkilökunnan haastattelut on tehty vuoden 2013 aikana yksittäin jokaisen henkilön kanssa sekä osittain pienryhmissä. Haastatteluiden pohjalta on koottu toimiva runko käsikirjalle sekä kerätty yhteen käytännön ohjeita ja toimintatapoja.

Opinnäytetyön tuloksena on Flowertrucks Oy:n kuljettajille jaettava Kuljettajan käsikirja, joka sisältää kuljettajille hyödyllisiä vinkkejä sekä selkeää opastusta erilaisissa käytännön tilanteissa toimimiseen. Käsikirja myös vähentää ajojärjestelijöille suuntautuvia kyselypuheluja ja antaa täten lisää aikaa varsinaiselle ajojärjestelylle.

Avainsanat Kuljetus, Käsikirja, Kuljettaja, Ulkomaat

Sivut 15 s. + liitteet 25 s.

RIIHIMÄKI
Traffic and Transport Management

Author	Pekka Kankaanpää	Year 2014
Subject of Bachelor's thesis	Driver's guidebook	

ABSTRACT

This thesis was commissioned by Flowertrucks Oy. The company wanted a driver's guidebook which they could hand out to their employees. Flowertrucks Oy is located in Tampere and operates regularly in Finland, the Netherlands, Belgium, Germany and Denmark and provides temperature-controlled transportation.

The theoretical part of this thesis presents different laws that affect transportation in general and specifically affect driving in different countries where the company works. Interviews for this thesis were conducted in 2013 individually with each person and also in small groups. Interviews gave a frame for the guidebook and also gave many practical tips and methods

A result of this thesis was a driver's guidebook which can be given to every driver in Flowertrucks Oy. The guidebook includes useful tips and hints and simple guidance on how to work in different kinds of situations. The guidebook also reduces the inquiry phone calls to the dispatchers and therefore gives more time for the actual dispatching.

Keywords Transportation, Guidebook, Driver, Domestic

Pages 15 p. + appendices 25 p.

Termejä ja lyhenteitä

- Autobahn: Saksan liittotasavallassa oleva moottoritie, arkikielessä (ja siksi myös Kuljettajan käsikirjassa) käytetään lyhennettä "baana".
- Umpikaappi: Seinillä sekä katolla varustettu perävaunun päälirakenne, jossa ovet vain perävaunun takaosassa.
- ATP-sopimus: Helposti pilaantuvien elintarvikkeiden kansainvälisiä kuljetuksia ja tällaisissa kuljetuksissa käytettävää erityiskalustoa koskeva yleissopimus.
- FRC: Koneellisesti jäähdytetty raskaseristeinen luokan C (+12...-20 °C) kuljetusväline.
- Moduuliyhdistelmä: Yli 22,00 metriä pitkä täysperävaunuyhdistelmä
- Täysperävaunuyhdistelmä: Koostuu kuorma-autosta sekä varsinaisesta perävaunusta
- Puoliperävaunuyhdistelmä: Koostuu puoliperävaunusta sekä puoliperävaunun vetämiseen tarkoitettusta kuorma-autosta
- EU: Euroopan unioni
- ETA: Euroopan talousalue
- Kylmäkone: lämpötilasäädellyn kuljetusyksikön kuormatilan jäähdyttämiseen tarkoitettu laite
- Perälauta: Maasta käsin tapahtuvaan kuorman purkamiseen sekä lastaamiseen tarkoitettu nostolaite.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
1.1	Työn toimeksiantaja	1
1.2	Tavoitteet.....	1
1.3	Rajaus.....	1
2	LÄHTÖKOHDAT.....	2
2.1	Ongelmakohdat	2
3	LAKI.....	2
3.1	Yhteiset lait	2
3.1.1	Ajo- ja lepoaikalaki	2
3.2	Suomi	3
3.2.1	Kuorma-autojen enimmäismitat ja painot	3
3.2.2	Nopeusrajoitukset	3
3.2.3	Ajokiellot.....	3
3.2.4	Raskaan kaluston tiemaksu.....	3
3.3	Saksa.....	3
3.3.1	Kuorma-autojen enimmäismitat ja painot	3
3.3.2	Nopeusrajoitukset	3
3.3.3	Ajokiellot.....	4
3.3.4	Raskaan kaluston tiemaksu.....	4
3.4	Hollanti.....	4
3.4.1	Kuorma-autojen enimmäismitat ja painot	4
3.4.2	Nopeusrajoitukset	4
3.4.3	Ajokiellot.....	5
3.4.4	Raskaan kaluston tiemaksu.....	5
3.5	Belgia	6
3.5.1	Kuorma-autojen enimmäismitat ja painot	6
3.5.2	Nopeusrajoitukset	6
3.5.3	Ajokiellot.....	6
3.5.4	Raskaan kaluston tiemaksu.....	6
4	YRITYKSESSÄ ULKOMAILLA TARVITTAVAT ASIAKIRJAT	7
4.1	Kuorman asiakirjat	7
4.1.1	CMR-asiakirja	7
4.2	Ajoneuvon asiakirjat	7
4.2.1	Rekisteröintitodistuksen ensimmäinen osa, eli tekninen osa	7
4.2.2	Yhteisölupa.....	7
4.2.3	Ajopiirturin tarkastustodistus	7
4.2.4	Nopeudenrajoittimen tarkastustodistus	8
4.2.5	Kansainvälinen katsastustodistus	8
4.2.6	EURO-sertifikaatti.....	8
4.2.7	ATP-todistus.....	8
4.2.8	Saksan pyhäajolupa	8
4.3	Kuljettajan asiapaperit.....	8
4.3.1	Ajokortti	8

4.3.2	Ammattipätevyyskortti/merkintä ajokortissa	8
4.3.3	Digitaalisen piirturin kuljettajakortti	9
4.3.4	Passi tai kuvallinen henkilökortti	9
4.3.5	Eurooppalainen sairaanhoitokortti.....	9
5	KALUSTO	9
5.1	Kuorma-autot	9
5.2	Perävaunut	10
5.3	Kylmäkoneet	10
5.4	Perälaudat	11
6	KÄSIKIRJAN TEKO	11
6.1	Aineiston keruu	11
6.1.1	Haastattelut	11
6.2	Vastausten kokoaminen.....	12
6.2.1	Mitä mukaan?	12
6.2.2	Töihin lähtö	12
6.2.3	Tarvittavat paperit	13
6.2.4	Toiminta	13
6.2.5	Ongelmatilanteissa	13
7	YHTEENVETO	13
	LÄHTEET	14
	KUVIEN LÄHTEET	15

Liite 1 Kuljettajan käsikirja

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on luoda Flowertrucks Oy:lle opas, joka auttaa kuljettajia mahdollisissa ongelmatilanteissa, antaa yleistä tietoa, toimintaohjeita työskennellessä kotimaassa sekä ulkomailla. Tarkoitus on, että Kuljettajan käsikirjaa voi käyttää samalla myös uuden työntekijän perehdyttämisenä.

1.1 Työn toimeksiantaja

Flowertrucks Oy on vuonna 1990 perustettu yritys, joka sijaitsee Tampereen Sarankulmassa. Yritys harjoittaa säännöllistä, lämpösäädelyä tavarankuljetusta Suomen, Tanskan, Saksan ja Alankomaiden välillä. Asiakkaat ovat sekä yrityksiä, että yksityisiä henkilöitä.

Yrityksellä on 14 omaa puoliperävaunuyhdistelmää sekä kolme alihankkijan omaa puoliperävaunuyhdistelmää. Yritys pitää kuljetettavan kuorman pääsääntöisesti aina saman kuljettajan kuljetettavana. Näin ollen kuljettaja tietää aina tarkalleen, mitä kuormaa kyydissä on ja miten kuorma on lastattu.

Yrityksen ydinosamäärä on kukkien sekä hedelmien ja vihannesten lämpösäädely kuljetus tavarantoimittajalta asiakkaalle.

1.2 Tavoitteet

Työn tavoitteena on koota useista eri lähteistä sekä haastatteluista saadusta materiaalista kattava opas jaettavaksi kuljettajille. Oppaalla voidaan ehkäistä virheellisistä toimintatavoista aiheutuvia taloudellisia tappioita sekä antaa kuljettajille helposti sisäistettävä käsikirja, josta löytyy yleisimpiä toimintaohjeita koti- ja ulkomaan liikenteessä.

Opinnäytetyössä ei ole tarkoitus keksiä tai suunnitella kokonaan uutta, vaan koota eri lähteistä saadut ohjeistukset yhdeksi tiiviiksi paketiksi.

1.3 Rajaus

Opinnäytetyö on suunnattu vain rajatulle ihmisryhmälle, tässä tapauksessa Flowertrucks Oy:n kuljettajille. Käsikirjan sisältö ei tule olemaan yksityiskohtaisesti selitettyä "nippelitietoa", vaan ammattisanastoa hyväksi käyttäen kerrottuja yleisiä toimintaohjeita. Käsikirjassa tulee siis olemaan kirjoitettuna vain niitä asioita, jotka nimenomaan Flowertrucks Oy:n kuljettajien tulee työssään tietää. Esimerkiksi maakohtaisia ohjeita tulee vain niistä maista, joissa pääsääntöisesti yrityksen kuljetuskalusto liikkuu. Tarkoituksena ei siis ole kirjoittaa yleismaailmallista teosta ulkomaan liikenteestä, vaan keskittyä Flowertrucks Oy:n toiminta-alueeseen.

2 LÄHTÖKOHDAT

Kuljettajille annettavat ohjeistukset tulevat johdolta tällä hetkellä vain suullisesti, eikä mitään ohjeita ole dokumentoitu. Tämä aiheuttaa helposti tilanteita, joissa suullisesti saadut ohjeet unohtuvat ja kuljettajat tekevät ratkaisujaan omin päin. Myös kysyttäessä kollega usein kertoo vain omat toimintatapansa ja –menettelynsä, eikä niitä ohjeistuksia, mitkä yrityksessä yleisesti on käytössä. Omin päin toimiessa ilman kirjallisia ohjeita voi helposti tulla tehneeksi ratkaisuja, jotka aiheuttavat firmalle vähintäänkin taloudellista tappiota, tai pahimmassa tapauksessa vaaratilanteita joko kuljettajalle itselleen tai muille kanssaihmisille.

2.1 Ongelmakohdat

Työn suurin haaste on luoda kattava, mutta samalla yksinkertainen käsikirja, jonka kuljettaja jaksaa lukea lävitse väsymättä, mutta joka myös antaa kattavan ohjeistuksen yrityksessä ulkomailla toimivalle kuljettajalle. Käsikirjassa tekstin pitää myös olla helppolukuista ja ammattikielellä kirjoitettua. Myös jatkuvasti muuttuvat toimintatavat antavat oman haasteensa luoda opaskirja, joka kertoo kuljettajalle tarvittavat perustiedot ilman jatkuvaa opaskirjan päivittämistä.

3 LAKI

3.1 Yhteiset lait

3.1.1 Ajo- ja lepoaikalaki

Kuljettajan vuorokautinen työaika saa olla enintään 15 tuntia, josta ajoaikaa enintään 9 tuntia, joka saa kerralla enintään olla 4,5 tuntia. Tämän jälkeen on pidettävä 45 minuutin tauko, jonka saa jakaa siten, että ensimmäinen tauko on vähintään 15 minuuttia sekä jälkimmäinen tauko on oltava vähintään 30 minuuttia. Vuorokautista ajoaikaa voi kahdesti viikon aikana pidentää kymmeneen tuntiin 4,5 tunnin ajoikasääntöä rikkomatta. Tämän jälkeen kuljettajan on pidettävä 11 tunnin mittainen lepo, jonka saa kahdesti viikossa lyhentää 9 tuntiin.

Viikossa ajoaikaa saa kertyä enintään 56 tuntia, ja kahdessa viikossa enintään 90 tuntia.

Viikkolevon pituus on 45 tuntia ja sen on alettava viimeistään kuuden 24 tunnin jakson kuluttua edellisen viikoittaisen lepoajan päättymisestä. Viikkolepoa voidaan lyhentää vähintään 24 tuntiin kahden perättäisen viikon aikana, kuitenkin siten, että lepoajan lyhennys on korvattava ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua muun, vähintään 9 tunnin lepoajan yhteydessä. (TLL)

3.2 Suomi

3.2.1 Kuorma-autojen enimmäismitat ja painot

Suomessa kuorma-autojen enimmäiskorkeus on 4,4 m leveys 2,55 m (lämpöeristettyjen kuormatilojen kanssa 2,60 m) sekä maksimipituus 25,25 m. Ajoneuvoyhdistelmän maksimipaino on 76 tonnia 9 akselisella ajoneuvoyhdistelmällä. Puoliperävaunuyhdistelmän suurin sallittu kokonaispaino on 48t. (TLL)

3.2.2 Nopeusrajoitukset

Suomessa yli 3,5 tonnin painoisilla kuorma-autoilla sekä ajoneuvoyhdistelmillä yleisnopeusrajoituksena moottoriteillä sekä maanteillä on 80km/h, taajamissa 50km/h. (TLL)

3.2.3 Ajokiellot

Suomessa ei ole laissa säädetty yleisiä pyhä- tai yöajokieltoja raskaalle kalustolle

3.2.4 Raskaan kaluston tiemaksu

Suomessa ei ole käytössä raskaan kaluston tiemaksua.

3.3 Saksa

3.3.1 Kuorma-autojen enimmäismitat ja painot

Saksassa kuorma-autojen enimmäiskorkeus on 4,0 m, leveys 2,55 m sekä kokonaispaino enintään 40 tonnia. Maksimipituus puoliperävaunuyhdistelmälle 16,50 metriä. Kuorma-autolle varsinaisella perävaunulla, varustettuna 18,75 metriä, Kuorma-autolle keskiakseliperävaunulla varustettuna 18,75 metriä (SKAL)

3.3.2 Nopeusrajoitukset

Saksassa yli 3,5 tonnin painoisilla kuorma-autoilla sekä ajoneuvoyhdistelmillä yleisnopeusrajoituksina on moottoriteillä sekä vähintään nelikais-
taisilla teillä 80km/h, taajamien ulkopuolella maanteillä 60km/h ja taajamissa 50km/h (Nisula & Heiskanen 2013, 206).

3.3.3 Ajokiellot

Saksassa on sunnuntaisin voimassa pyhäajokielto. Se koskee kaikkia yli 7,5 tonnin kokonaispainoisia ajoneuvoja. Ajokielto alkaa sunnuntaina klo. 00.00 ja päättyy sunnuntaina klo. 22.00. Myös arkipyhinä on voimassa osavaltiokohtaisia, taikka koko maan kattavia pyhäajokieltoja. Auton ollessa vakituisesti ulkomaanliikenteessä ja se liikennöi Lyypekin alueen satamien kautta, voi kuljetusyritys anoa Saksan pyhäajolupaa Lyypekin kaupungilta. (Nisula & Heiskanen 2013, 207.)

3.3.4 Raskaan kaluston tiemaksu

Raskas kalusto, joiden kokonaispaino on 12 tonnia tai yli, ovat velvoitettuja maksamaan tiemaksua Saksan autobahnoilla sekä vähintään nelikaistaisilla liittovaltion valtateillä tiemaksu määräytyy ajettujen kilometrien, akselimäärän sekä haitta-aineluokan perusteella. Tiemaksuvelvollisuuden ulkopuolelle kuuluvat ajoneuvot, jotka eivät ylitä 12 tonnin kokonaispainoa, linja-autot, puolustusvoimien ajoneuvot, hätäajoneuvot, siviili- tai katastrofiapua antavat ajoneuvot, teiden kunnossapitoajoneuvot, esitys sekä sirkusajoneuvot sekä humanitaarisen avun kuljettamiseen kuuluvat ajoneuvot.

Saksan tiemaksujärjestelmän maksutapoja on kolme erilaista: ajoneuvoihin asennettu maksu – sekä rekisteröintilaite, manuaalisesti tiemaksupäätteillä, joita sijaitsee Saksan moottoriteiden varsilla sekä maan rajojen välittömässä läheisyydessä, taikka internetissä osoitteessa www.toll-collect.de (toll collect)

3.4 Hollanti

3.4.1 Kuorma-autojen enimmäismitat ja painot

Hollannissa sekä Belgiassa kuorma-autojen enimmäiskorkeus on 4,0 m, leveys 2,55 m sekä kokonaispaino enintään 40 tonnia. Maksimipituus puoliperävaunuyhdistelmälle on 16,50 metriä. Kuorma-autolle varsinaisella perävaunulla varustettuna maksimipituus on 18,75 metriä, Kuorma-autolle keskiakseliperävaunulla varustettuna 18,75 metriä, Kuorma-autolle kahdella keskiakseliperävaunulla, taikka modulimittaiselle ajoneuvoyhdistelmälle tietyillä tieosuuksilla 25,25m. (SKAL.)

3.4.2 Nopeusrajoitukset

Hollannissa yli 3,5 tonnin painoisilla kuorma-autoilla sekä yhdistelmäajoneuvoilla yleisnopeusrajoituksina on moottoriteillä, nelikaistaisilla teillä sekä taajaman ulkopuolella 80 km/h, taajamissa 50km/h (Nisula & Heiskanen 2013, 182).

3.4.3 Ajokiellot

Hollannissa ei ole laissa säädetty yleisiä pyhä- tai yöajokieltoja raskaalle kalustolle (Nisula & Heiskanen 2013, 182).

3.4.4 Raskaan kaluston tiemaksu

Eurovinjetti (Eurovignette) on päiväkohtainen tienkäyttömaksu raskaille (12 tonnia, tai yli) kuorma-autoille sekä ajoneuvoyhdistelmille. Hinta määräytyy ajoneuvon akselien lukumäärän sekä päästöluokan mukaan. Eurovinjettijärjestelmään kuuluvat Alankomaat, Belgia, Luxemburg, Tanska sekä Ruotsi. Sama eurovinjetti käy kaikissa jäsenmaissa, eli sitä ei tarvitse ostaa jokaisen jäsenmaahan erikseen rajaa ylittäessä, kunhan voimassaoloaika ei ole umpeutunut. Eurovinjetin voi ostaa joko internetistä www.eurovignettes.eu, taikka ennalta määrätyistä myyntipisteistä. (Eurovignette)

3.5 Belgia

3.5.1 Kuorma-autojen enimmäismitat ja painot

Belgiassa kuorma-autojen enimmäiskorkeus on 4,0 m, leveys 2,55 m sekä kokonaispaino enintään 40 tonnia. Maksimipituus puoliperävaunuyhdistelmälle on 16,50 metriä. Kuorma-autolle varsinaisella perävaunulla varustettuna maksimipituus on 18,75 metriä, Kuorma-autolle keskiakseliperävaunulla varustettuna 18,75 metriä. (SKAL)

3.5.2 Nopeusrajoitukset

Belgiassa yli 3,5 tonnin painoisilla kuorma-autoilla sekä ajoneuvoyhdistelmillä yleisnopeusrajoituksina on moottoriteillä ja nelikaistaisilla teillä 90km/h, taajamien ulkopuolella 60km/h ja taajamissa 50m/h (Nisula & Heiskanen 2013, 184).

3.5.3 Ajokiellot

Belgiassa ei ole laissa säädetty yleisiä pyhä- tai yöajokieltoja raskaalle kalustolle (Nisula & Heiskanen 2013, 184).

3.5.4 Raskaan kaluston tiemaksu

Eurovinjetti (Eurovignette) on päiväkohtainen tienkäyttömaksu raskaille (12 tonnia, tai yli) kuorma-autoille sekä ajoneuvoyhdistelmille. Hinta määräytyy ajoneuvon akselien lukumäärän sekä päästöluokan mukaan. Eurovinjettijärjestelmään kuuluvat Alankomaat, Belgia, Luxemburg, Tanska sekä Ruotsi. Sama eurovinjetti käy kaikissa jäsenmaissa, eli sitä ei tarvitse ostaa jokaisen jäsenmaan erikseen rajaa ylittäessä, kunhan voimassaoloaika ei ole umpeutunut. Eurovinjetin voi ostaa joko internetistä www.eurovignettes.eu, taikka ennalta määrättyistä myyntipisteistä. (Eurovignette)

4 YRITYKSESSÄ ULKOMAILLA TARVITTAVAT ASIAKIRJAT

4.1 Kuorman asiakirjat

4.1.1 CMR-asiakirja

CMR-asiakirja, tuttavallisemmin CMR-Rahtikirja (lyhenne CMR) tulee olla mukana ulkomailla suorittaessa kaupallista tavaraliikennettä. CMR:llä vahvistetaan kuljetussopimus kansainvälisessä kuljetuksessa. CMR on tehtävä vähintään kolmena kappaleena, joista ensimmäinen kappale annetaan lähettäjälle, toinen kappale annetaan vastaanottajalle tavaraa luovutettaessa ja kolmas kappale jää kuljettajalle.

Mikäli kuljetettava tavara jakautuu useampaan ajoneuvoon, tai jos kuljetaan eri tavaralajeja, tai – eriä, voi kuljettaja, tai lähettäjä vaatia että kutakin tavaralajia, erää, taikka ajoneuvoa kohden tehdään oma CMR. (Nisula & Heiskanen 2013, 40.)

4.2 Ajoneuvon asiakirjat

4.2.1 Rekisteröintitodistuksen ensimmäinen osa, eli tekninen osa

Rekisteröintitodistuksen tekninen osa, eli ns. rekisteriote on pidettävä sekä kuorma-autosta että mahdollisesta perävaunusta aina mukana liikuttaessa julkisilla teillä (340/2004).

4.2.2 Yhteisölupa

Tavaran kaupallinen kuljettaminen ajoneuvolla julkisilla teillä edellyttää tavaraliikennelupaa. Ulkomaille suuntautuvan tavaraliikenteen kuljettamiseen soveltuva tavaraliikennelupa on nimeltään yhteisölupa.

Yhteisölupa oikeuttaa harjoittamaan kotimaanliikennettä koko maassa Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta sekä yhteisölupa-asetuksessa sallittua, Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden ja Sveitsin keskinäistä liikennettä sekä myös muuta ulkomaan liikennettä. Tästä luvasta riittää virallinen kopio ajoneuvon mukana. Itse otettu kopio ei ole riittävä todiste. (2006/693.)

4.2.3 Ajopiirturin tarkastustodistus

Ajopiirturin tarkastustodistus on pidettävä ajoneuvossa mukana sen liikkuessa julkisilla teillä. Tarkastustodistuksella todistetaan ajoneuvossa olevan ajopiirturin toimivuuden tarkastus suoritetuksi hyväksytysti. (Nisula & Heiskanen 2013, 58.)

4.2.4 Nopeudenrajoittimen tarkastustodistus

Nopeudenrajoitin tulee tarkastaa joka vuosi rajoittimen toimivuuden sekä oikeiden arvojen tarkastuksen sekä mahdollisen korjaamisen takia. Nopeudenrajoittimella rajoitetaan raskaan kaluston maksimijonopeus 90km/h ja tästä on pidettävä todistus mukana ajoneuvolla liikuttaessa julkisilla teillä. (Nisula & Heiskanen 2013, 59.)

4.2.5 Kansainvälinen katsastustodistus

Kansainvälinen katsastustodistus on oltava mukana ajoneuvossa ulkomailta liikennöidessä, jotta voidaan todistaa ajoneuvon olevan asianmukaisesti katsastettu ja täyttävän ajoneuvon tieliikennekelpoisuudelle asetetut kriteerit (Nisula & Heiskanen 2013, 60).

4.2.6 EURO-sertifikaatti

EURO-sertifikaatti on Suomessa Trafin ylläpitämä ja englanninkielinen todistus, jolla ulkomailla todistetaan ajoneuvon kuuluvan tiettyyn EURO-luokkaan, joita on seitsemän luokkaa numeroituna 0-6, josta nolla on suuripäästöisin ja 6 pienipäästöisin päästöluokka (Nisula & Heiskanen 2013, 62).

4.2.7 ATP-todistus

ATP-todistus on kuljetusvälineen rekisteröintimaan viranomaisen antama todistus siitä, että kuljetusväline on ATP-sopimuksen vaatimusten mukainen (Nisula & Heiskanen 2013, 64).

4.2.8 Saksan pyhäajolupa

Pyhäajolupa sallii yli 7,5 tonnin ajoneuvojen sekä ajoneuvoyhdistelmiä liikkua julkisella tieverkolla sunnuntaisin 00.00-22.00 välisenä aikana sekä arkipyhinä (Nisula & Heiskanen 2013, 207).

4.3 Kuljettajan asiapaperit

4.3.1 Ajokortti

Ajokortti todistaa kuljettajan ajo-oikeuden tietynlaisen ajoneuvon kuljetamiseen (AKL 2011/386).

4.3.2 Ammattipätevyyskortti/merkintä ajokortissa

Mikäli kuljettajalle on myönnetty vähintään C-luokan ajo-oikeus, 10.9.2009 tai sen jälkeen, kuljettajalla on oltava erillinen ammattipätevyyskortti, tai 95-erityisehto C-ajokorttiluokan perässä (AKL 2011/386).

4.3.3 Digitaalisen piirturin kuljettajakortti

Henkilö- tai tavaraliikenteessä kaikissa yli 3,5 tonnia painavissa ajoneuvoissa tulee kuljettajalla olla voimassa oleva digitaalisen piirturin kuljettajakortti, eli digipiirturikortti (Vaa 2005/415).

4.3.4 Passi tai kuvallinen henkilökortti

Passi sekä kuvallinen henkilökortti on matkustusasiakirja sekä henkilöto-distus, joita tarvitaan pääsääntöisesti valtakunnan rajaa ylittäessä (Pl 2006/671).

4.3.5 Eurooppalainen sairaanhoitokortti

Eurooppalainen sairaanhoitokortti oikeuttaa suomessa sairausvakuutetut henkilöt saamaan EU- ja ETA-maissa sairaanhoitoa samalla hinnalla kuin kyseisessä maassa asuvat ihmiset (Kela).

5 KALUSTO

5.1 Kuorma-autot

Flowertrucks Oy:n käyttämä ajoneuvokalusto koostuu kuvassa esiintyväsä Mercedes-Benz Actross 1845 kaksiakselisista puoliperävaunun vetämiiseen tarkoitetuista kuorma-autoista.



Kuva 1. Flowertrucks Oy:n Mercedes Benz 1845 kuorma-auto

5.2 Perävaunut

Flowertrucks Oy:n perävaunut ovat Saksalaisia Schmitz Cargobull merkisiä 3-akselisia, nousevalla etummaisella akselilla varustettuja FRC-luokiteltuja umpikaappiperävaunuja.



Kuva 2. Flowertrucks Oy:n käyttämiä Schmitz Cargobull 3-akselisia FRC-luokiteltuja perävaunuja.

5.3 Kylmäkoneet

Flowertrucks Oy käyttää perävaunuissaan yhdysvaltalaisen Thermo King valmistajan kylmäkoneita. Mallina on SLXe-Spectrum useamman alueen lämpötilan säätelyyn soveltuva kylmäkone.



Kuva 3. Flowertrucks Oy:n käyttämiä Thermo King Kylmäkone

5.4 Perälaudat

Flowertrucks Oy käyttää perävaunuissaan belgialaisen Dhollandia yrityksen alleajettavia perälautanostimia.



Kuva 4. Flowertrucks Oy:n käyttämä vastaavanlainen Dhollandia alleajettava perälautanostin

6 KÄSIKIRJAN TEKO

6.1 Aineiston keruu

Opinnäytetyössä käytettävä aineisto on pääosin kerätty haastatteluilla, koska yrityksen käytäntöjä sekä toimintatapoja ei ole ennen dokumentoitu mitenkään. Muuna aineistona on käytetty eri maiden tieliikennelakeja sekä alaan liittyvää kirjallisuutta.

6.1.1 Haastattelut

Opinnäytetyötä varten haastateltiin yrityksessä pitkään työskennelleitä kokeneita kuljettajia, huoltohenkilöstöä sekä päällystöä. Haastattelut suoritettiin henkilökohtaisesti, tai pienryhmissä riippuen tilanteesta. Haastattelu-runko oli tarkoituksella jätetty hyvin avoimeksi ja kysymysten määrä pieneksi, jotta haastatteluissa syntyisi mahdollisimman paljon keskustelua aiheista, eikä vain lyhyitä vastauksia. Ohessa on listattu haastattelun kysymykset.

- Mitä kuljettajan käsikirjan olisi hyvä sisältää?
- Millaisiin asioihin tulisi kiinnittää erityistä huomiota?
- Millainen käsikirjan tulisi olla, jotta se olisi miellyttävä lukea?

6.2 Vastausten kokoaminen

Haastattelujen läpikäynnin pohjalta muodostui selkeä rakenne käsikirjalle sekä moni kokemuksen kautta opittu asia, jotka on hyvä sisällyttää käsikirjaan.

6.2.1 Mitä mukaan?

Mitä mukaan – kappale koettiin hyvin tärkeäksi ja useammassa haastattelussa sanottiin olevan yllättävänkin vaikea asia uusille työntekijöille havainnollistaa, miten paljon eri tarvikkeita on suositeltavaa olla mukana. Yksi työjakso voi kestää jopa 7 vuorokautta, ja suunnitelmat saattavat muuttua työjakson aikana moneen kertaan. Lisäksi esim. mukaan otettavaa vaatetusta ajatellen on hyvä huomioida, että lämpötilaerot eri maiden välillä saattavat olla välillä hyvinkin suuria.

6.2.2 Töihin lähtö

Töihin lähtö – osio sisältää yleisimmät asiat, jotka tulee hoitaa ennen työreissua. Haastatteluissa kävi myös ilmi, että ajoneuvon tarkastus sekä vähimmäiskohteet tulee kirjoittaa käsikirjaan ylös, koska monessa ongelmatilanteessa on tullut ilmi, että tarkastusta ajoneuvolle ei ole tehty lähtiessä.

6.2.3 Tarvittavat paperit

Osion tärkein asia on selkeät täyttöohjeet yrityksessä käytettäville eri paperille. Lähes jokainen kuljettaja täyttää omalla tavallaan eri paperit ja tässä koettiin olevan tärkeää luoda yhtenäinen tyyli jokaiselle paperille helpottaakseen toimistohenkilökunnan työtä.

6.2.4 Toiminta

Toiminta- ja työskentelyohjeet eri paikoissa sekä maissa on tärkeää kertoa sekä selkeyttää etenkin uusille kuljettajille. Haastatteluista ilmeni selkeä toimintarakenne, miten eri tilanteissa toimitaan työvuoron aikana. Haastattelujen perusteella toiminta – osio jaoteltiin erikseen Suomessa tapahtuvaan toimintaan sekä ulkomailla tapahtuvaan toimintaan. Päällystön haastattelusta erikseen huomioituna tuli kirjoittaa myös laivassa tapahtuma työtoiminta sekä muutenkin yleisiä käyttäytymisohjeita laivassa.

6.2.5 Ongelmatilanteissa

Ohjeistus ongelmatilanteissa tuli esille lähes jokaisessa haastattelussa. Eri-tyisen hyödylliseksi koettiin listaus siitä, keneen otetaan yhteyttä missäkin ongelmatilanteessa, jottei soitettaisi turhia puheluita väärille ihmisille. Eri maiden hätänumerot katsottiin myös olevan hyödyksi lisätä käsikirjaan.

7 YHTEENVETO

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli laatia Flowertrucks Oy:n kuljettajille jaettava käsikirja, joka sisältää yrityksen keskeiset toimintatavat sekä sisältää myös yleisiä ohjeita sekä käytäntöjä eri maista. Käsikirjan tekeminen koitui yllättävän haastavaksi kirjallisen materiaalin vähyyden takia sekä alati muuttuvien ohjeistuksien takia. Myöskään yrityksessä ei ole aikaisemmin vastaavaa käsikirjaa ollut, joten käsikirja pohjautuu suurimmilta osin haastatteluihin.

Käsikirja tullaan toimittamaan sähköisessä muodossa yritykselle, jotta kirjaa voi tarvittaessa helposti päivittää käytäntöjen muuttuessa sekä mahdollisten lakien ja asetusten muuttuessa.

LÄHTEET

Tieliikennelaki. 1981. 3.4.1981/267

AKL, Ajokorttilaki. 2011. 29.4.2011/386

Yhteisöluja, Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä. 2006.
21.7.2006/693

PI, Passilaki 2006. 21.7.2006/671

Vaa, Valtioneuvoston asetus ajopiirturikorteista. 2005. 16.6.2005/415

Valtioneuvoston asetus
ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen muuttamisesta. 2004
340/2004

Kela, Eurooppalainen sairaanhoitokortti. Viitattu 1.4.2014.
<http://www.kela.fi/eurooppalainen-sairaanhoitokortti>

SKAL: Raskaan kaluston enimmäismitat ja massat. Viitattu 2.4.2014
www.skal.fi/files/5216/Mitat_ja_massat_selitykset_2009.pdf

Saksan tiemaksujärjestelmä. Viitattu 2.4.2014.
<http://www.toll-collect.de/>

Eurovignette. Viitattu 2.4.2014.
www.eurovignettes.eu

Kirjallisuus

Nisula, P., Heiskanen, E. 2013. Ulkomaankuljettajan käsikirja, Palokka:
Suomen kuljetusturva Oy.

Haastattelut

Lahti Marko. 2013 Ajojärjestelijä. Flowertrucks Oy. 8.4.2013

Koppala Antti. 2013 Ajojärjestelijä. Flowertrucks Oy 8.4.2013

Aaltonen Arto. 2013. Kuljettaja, Flowertrucks Oy. 9.7.2013

Ventelä Harri. 2013 Kuljettaja. Flowertrucks Oy 9.7.2013

Laitila Kari. 2013. Kuljettaja., Flowertrucks Oy. 9.7.2013

Aaltonen Aulis. 2013. Kuljettaja. Flowertrucks Oy. 9.7.2013

KUVIEN LÄHTEET

Kuva 1, 2. Flowertrucks Oy 2013

Kuva 3, <http://europe.thermoking.com/slx/slxe-spectrum.html>

Kuva 4, <http://www.dhollandia.be/images/product/galery/255.jpg>

Liitettä ei julkaista salassapitosopimuksen mukaisesti.